

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年 3月11日
Date of Application:

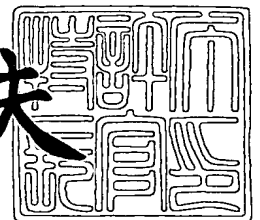
出願番号 特願2003-064776
Application Number:
[ST. 10/C]: [JP 2003-064776]

出願人 日産自動車株式会社
Applicant(s):

2004年 2月 4日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



出証番号 出証特2004-3006180

【書類名】 特許願

【整理番号】 NM02-02185

【提出日】 平成15年 3月11日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02D 45/00

【発明者】

 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会
社内

 【氏名】 永石 初雄

【発明者】

 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会
社内

 【氏名】 吉野 太容

【特許出願人】

 【識別番号】 000003997

 【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代理人】

 【識別番号】 100075513

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 後藤 政喜

【選任した代理人】

 【識別番号】 100084537

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 松田 嘉夫

【手数料の表示】

 【予納台帳番号】 019839

 【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

 【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9706786

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 エンジンの燃料噴射量制御装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

燃焼室入口の吸気ポートを開閉する吸気弁と、
吸気ポート内に燃料を噴射する燃料噴射弁と、
この燃料噴射弁から噴射された燃料には
気化してまたは微粒噴霧のまま燃焼室内に流入して滞留し燃焼室内に付着することなく燃焼に寄与する第 1 の燃焼分と、
吸気ポートに付着している燃料より気化してまたは微粒噴霧となって燃焼室に流入し燃焼室に付着することなく燃焼に寄与する第 2 の燃焼分と、
吸気ポートに付着することなく燃焼室内に吸入された後に燃焼室内に付着する燃焼室付着分と
を有し、
燃焼室に付着している燃料には
燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する第 3 の燃焼分と、
燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排出される未燃分と
を有するモデルを用いて前記燃料噴射弁からの燃料噴射量を算出する燃料噴射量算出手段と
備えることを特徴とするエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 2】

燃焼室入口の吸気ポートを開閉する吸気弁と、
燃焼室内に直接燃料を噴射する燃料噴射弁と、
この燃料噴射弁から燃焼室内に直接噴射された燃料には
気化してまたは微粒噴霧のまま燃焼室内に滞留し燃焼室内に付着することなく燃焼に寄与する第 1 の燃焼分と、
燃焼室に付着する燃焼室付着分と
を有し、
燃焼室に付着している燃料には

燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する第 2 の燃焼分と、
燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排出される未燃分と
を有するモデルを用いて前記燃料噴射弁からの燃料噴射量を算出する燃料噴射
量算出手段と

備えることを特徴とするエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 3】

前記燃焼室に付着している燃料にはオイルに希釈して燃焼室から無くなるオイル
落ち分を有することを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のエンジンの燃料噴
射量制御装置。

【請求項 4】

排気通路に三元触媒を備え、

この触媒からの排気要求があるときにシリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃焼
分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように前記燃料
噴射弁からの燃料噴射量を算出する

ことを特徴とする請求項 1 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 5】

排気通路に三元触媒を備え、

この触媒からの排気要求があるときにシリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃焼
分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように前記燃料
噴射弁からの燃料噴射量を算出する

ことを特徴とする請求項 2 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 6】

出力要求または安定度要求があるときにシリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃
焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように前記燃料噴射弁か
らの燃料噴射量を算出する

ことを特徴とする請求項 1 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 7】

出力要求または安定度要求があるときにシリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃
焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように前記燃料噴射弁か

らの燃料噴射量を算出する

ことを特徴とする請求項 2 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 8】

排気通路に三元触媒を備え、

シリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃焼分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように第 1 の燃料噴射量を算出する手段と、

同じくシリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように第 2 の燃料噴射量を算出する手段と、

前記触媒からの排気要求と、出力要求のいずれがあるのか否かを運転条件より判定する手段と、

この判定結果より排気要求があるときに前記第 1 の燃料噴射量を、また出力要求があるときに前記第 2 の燃料噴射量を選択し、この選択した燃料噴射量を前記燃料噴射弁からの燃料噴射量として設定する手段と

を備えることを特徴とする請求項 1 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 9】

排気通路に三元触媒を備え、

シリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃焼分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように第 1 の燃料噴射量を算出する手段と、

同じくシリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように第 2 の燃料噴射量を算出する手段と、

前記触媒からの排気要求と、出力要求のいずれがあるのか否かを運転条件より判定する手段と、

この判定結果より排気要求があるときに前記第 1 の燃料噴射量を、また出力要求があるときに前記第 2 の燃料噴射量を選択し、この選択した燃料噴射量を前記燃料噴射弁からの燃料噴射量として設定する手段と

を備えることを特徴とする請求項 2 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 10】

前記出力要求があるときは低温始動直後の燃焼が安定しにくい領域またはアクセル全開領域であることを特徴とする請求項 8 または 9 に記載のエンジンの燃料

噴射量制御装置。

【請求項 1 1】

前記排気要求があるときは前記触媒の活性化後であることを特徴とする請求項 8 または 9 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 1 2】

排気通路に三元触媒を備え、

シリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃焼分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように第 1 の燃料噴射量を算出する手段と、

同じくシリンダ吸入空気量と、前記 3 つの燃焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように第 2 の燃料噴射量を算出する手段と、

低温始動からの時間、アクセル開度、前記触媒の温度の少なくとも一つに応じて出力要求と排気要求の要求比を設定する手段と、

この要求比で前記 2 つの燃料噴射量を補間計算した値を前記燃料噴射弁からの燃料噴射量として算出する手段と

を備えることを特徴とする請求項 1 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【請求項 1 3】

排気通路に三元触媒を備え、

シリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃焼分の燃料及び前記未燃分の燃料の合計との比が理論空燃比となるように第 1 の燃料噴射量を算出する手段と、

同じくシリンダ吸入空気量と、前記 2 つの燃焼分の燃料との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように第 2 の燃料噴射量を算出する手段と、

低温始動からの時間、アクセル開度、前記触媒の温度の少なくとも一つに応じて出力要求と排気要求の要求比を設定する手段と、

この要求比で前記 2 つの燃料噴射量を補間計算した値を前記燃料噴射弁からの燃料噴射量として算出する手段と

を備えることを特徴とする請求項 2 に記載のエンジンの燃料噴射量制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、エンジンの燃料噴射量制御装置に関する。

【 0 0 0 2 】

【従来の技術】

燃料噴射弁から噴射された燃料の一部が、燃焼室内に付着し、付着した燃料の一部が蒸発する、とする壁流モデルを用いて燃料噴射弁からの燃料噴射量を算出するようにしたものがある（特許文献 1 参照）。

【 0 0 0 3 】

【特許文献 1】

特開平 9 - 3 0 3 1 7 3 号公報

【 0 0 0 4 】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、燃焼室内に付着する燃料には燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する分だけでなく、燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排気通路へと排出される未燃分が存在する。

【 0 0 0 5 】

しかしながら、上記の従来装置では未燃分を考慮していない。未燃分を考慮して燃料噴射量を演算していない従来装置では未燃分の分だけ燃料が不足して望みの出力が得られない。また、排気通路に三元触媒を備え、この三元触媒で H C、C O、N O_x の転化効率を高めるには排気中の空燃比が理論空燃比付近にあることが必要であり、このように三元触媒からの排気要求があるときに、未燃分を考慮して燃料噴射量を演算していない従来装置では望みの空燃比が得られない。

【 0 0 0 6 】

そこで、水温をパラメータとするテーブル値を参照することにより未燃分を算出しこれで燃料補正を行う公知の技術があるので、この公知技術と上記の従来装置とを組み合わせることが考えられる。

【 0 0 0 7 】

しかしながら、公知の技術における未燃分を与えるテーブル値は燃料挙動までを解析して算出しているわけではなく個々のエンジンに対してその都度適合して求めている。すなわち、公知の技術と上記の従来装置とを単に組み合わせるもので

は、燃料増量のアプローチの仕方が区々であるため、過渡補正の精度と未燃分補正の精度とをともに高くできるものでない。

【0008】

そこで本発明は、燃料増量のアプローチの仕方を統一し、吸気ポートや燃料室内で燃料の輸送遅れを生じる壁流だけでなく未燃分をもモデルで扱うことで、過渡補正の精度と未燃分補正の精度とをともに高くすることを目的とする。

【0009】

【課題を解決するための手段】

本発明は、燃焼室入口の吸気ポートを開閉する吸気弁と、吸気ポート内に燃料を噴射する燃料噴射弁とを備え、この燃料噴射弁から噴射された燃料 (F_{in}) には気化してまたは微粒噴霧のまま燃焼室内に流入して滞留し燃焼室内に付着することなく燃焼に寄与する第1の燃焼分 (X_0) と、吸気ポートに付着している燃料 ($M_{fv} + M_{fp}$) より気化してまたは微粒噴霧となって燃焼室に流入し燃焼室に付着することなく燃焼に寄与する第2の燃焼分 ($Y_0 + Z_0$) と、吸気ポートに付着することなく燃焼室内に吸入された後に燃焼室内に付着する燃焼室付着分 ($X_3 + X_4$) とを有し、燃焼室に付着している燃料 ($C_{fc} + C_{fh}$) には燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する第3の燃焼分 ($V_0 + W_0$) と、燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排出される未燃分 ($V_1 + W_1$) とを有するモデルを用いて前記燃料噴射弁からの燃料噴射量を算出するように構成する。

【0010】

また本発明は、燃焼室入口の吸気ポートを開閉する吸気弁と、燃焼室内に直接燃料を噴射する燃料噴射弁とを備え、この燃料噴射弁から燃焼室内に直接噴射された燃料 (F_{in}) には気化してまたは微粒噴霧のまま燃焼室内に滞留し燃焼室内に付着することなく燃焼に寄与する第1の燃焼分 (X_0) と、燃焼室に付着する燃焼室付着分 ($X_3 + X_4$) とを有し、燃焼室に付着している燃料 ($C_{fc} + C_{fh}$) には燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する第2の燃焼分 ($V_0 + W_0$) と、燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排出される未燃分 ($V_1 + W_1$) とを有するモデルを用いて前記燃料噴射弁からの燃料噴射量を算

出するように構成する。

【0 0 1 1】

【発明の効果】

本発明によれば、吸気ポートや燃焼室内で燃料の輸送遅れを生じる壁流だけでなく未燃分をもモデルで扱うことで、燃料増量のアプローチの仕方が統一したものとなり、過渡時の燃料輸送遅れの補正量（過渡補正量）のみならず、冷機時に大きい未燃分をも精度よく算出でき、これにより過渡補正、未燃分補正ともその精度を高く保つことができる。

【0 0 1 2】

また、モデルであるため、エンジン機種の差などでポートや燃焼室などが変わった場合の適合工数を小さくできる。

【0 0 1 3】

【発明の実施の形態】

以下、図面に基づき本発明の実施形態について説明する。図 1 はＬ－ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンに適用した本発明の一実施形態のシステムを説明するための概略図である。

【0 0 1 4】

吸気絞り弁 2 3 により調量される空気は、吸気コレクタ 2 に蓄えられた後、吸気マニホールド 3 を介して各気筒の燃焼室 5 に導入される。燃料は各気筒の吸気ポート 4 に配置された燃料噴射弁 2 1 より、エアフローメータ 3 2 により検出される吸入空気流量と、クランク角センサ（3 3、3 4）からの信号に基づいて演算されるエンジン回転速度とに応じ、所定のタイミングで吸気ポート内に、より具体的には吸気ポートに遮るように存在する吸気弁 1 5（傘裏部）に向けて、間欠的に噴射供給される。

【0 0 1 5】

吸気弁 1 5 に向けて噴射された燃料は、吸気と混合して混合気を作り、この混合気は吸気弁 1 5 を閉じることで燃焼室 5 内に閉じこめられ、ピストン 6 の上昇によって圧縮され、点火プラグ 1 4 により着火されて燃焼する。この燃焼によるガス圧がピストン 6 を押し下げる仕事を行い、このピストン 6 の往復運動はクラ

ンクシャフト 7 の回転運動へと変換される。燃焼後のガス（排気）は排気弁 16 が開いたとき排気通路 8 へと排出される。

【0016】

排気通路 8 には三元触媒 9 を備える。三元触媒 9 は排気の空燃比が理論空燃比を中心とした狭い範囲にあるとき、排気に含まれる HC、CO 及び NO_x を同時に効率よく除去できる。このため、エンジンコントローラ 31 では運転条件に応じて燃料噴射弁 21 からの基本燃料噴射量を定めると共に、三元触媒 9 の上流に設けた O₂ センサ（図示しない）からの信号に基づいて空燃比をフィードバック制御する。

【0017】

上記の吸気絞り弁 23 はスロットルモータ 24 により駆動される。運転者が要求するトルクはアクセルペダル 41 の踏み込み量（アクセル開度）に現れるので、エンジンコントローラ 31 ではアクセルセンサ 42 からの信号に基づいて目標トルクを定め、この目標トルクを実現するための目標空気量を定め、この目標空気量が得られるようにスロットルモータ 24 を介して吸気絞り弁 23 の開度を制御する。

【0018】

また、主に燃費向上のため、EGR 装置（EGR 通路 25、EGR 弁 26、アクチュエータ 27 からなる）と VTC 機構（バルブタイミングコントロール機構）29 を備えてもいる。

【0019】

さて、L-ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンを前提として、本実施形態では、燃焼予測型制御を行う。具体的には温度を主なパラメータとして吸気ポート 4、燃焼室 5 内の壁流燃料と未燃分燃料を推定し、その結果を燃料噴射制御に適用する。

【0020】

まず、今回改めて噴射弁 21 から噴射された燃料が燃焼するまでの燃料の挙動を見直した結果を図 2、図 3 に示す。図 2 において破線は、噴射弁 21 から噴射された燃料がガス状で移動することを、実線は噴霧の状態で移動することを示す

。なお、噴霧のうち微細なもの（微粒噴霧）はガスと同じに扱えるので、ガスのほうに分類している。この場合、ガス、微粒噴霧は再び吸気ポートや燃焼室内に付着することはないと仮定する。

【 0 0 2 1 】

ここでは、燃焼室入口までの燃料挙動と燃焼室内での燃料挙動とに大きく分ける。

【 0 0 2 2 】

（１）燃焼室入口までの燃料挙動：

噴射弁 2 1 から吸気ポート 4 に噴射された燃料は、気化してガス（気体）となる分と、噴霧のまま漂う分とに大きく分岐される。ガス、微粒噴霧となった燃料はポート壁 4 a や吸気弁傘裏部 1 5 a に付着することなく燃焼室 5 に吸入される。噴霧のまま漂う燃料は、その一部が気流に運ばれて燃焼室 5 に直接吸入され、残りは吸気弁傘裏部 1 5 a と吸気ポート壁 4 a とに付着する。

【 0 0 2 3 】

ここで、吸気弁 1 5 に付着して形成される壁流は、傘裏部 1 5 a だけでなく吸気弁 1 5 の燃焼室 5 に臨む表面 1 5 b にも形成される。この燃焼室側表面 1 5 b に形成される壁流は燃焼室 5 内に形成される壁流のほうで扱うので、以下では吸気弁 1 5 の傘裏部 1 5 a の壁面のみを「吸気弁壁」と定義する。

【 0 0 2 4 】

ポート壁 4 a 、吸気弁壁 1 5 a に付着した燃料は壁流を形成する。この場合、各壁では主に壁温度が大きく異なり（冷間始動後は同じであるが、エンジンの暖機が進むほど吸気弁壁の温度のほうがポート壁の温度より高くなってゆく）、各壁流から異なる特性で燃料が蒸発するので、壁流も別々に扱う。

【 0 0 2 5 】

これら各壁流は、一部はそれぞれの壁温度など蒸発し易さの物理量の結果を受けてガスとなり燃焼室 5 に吸入され、残りは吸気の流れや重力により壁流から剥がされて噴霧となりまたは壁流としておのおの壁部を伝って燃焼室 5 内に流入する。

【 0 0 2 6 】

(2) 燃焼室入口までの燃料挙動：

このようにしていろいろな経緯を経て燃焼室 5 に吸入された燃料群は、一部はガス、微粒噴霧として直接燃焼に寄与し、一部は燃焼室 5 内の壁流を形成する。燃焼室 5 内の壁流は、現実には吸気弁 1 5 の燃焼室側表面 1 5 b、排気弁 1 6 の燃焼室側表面（図 2、図 3 には図示していない）、吸気ポート 4 a につながっているシリンダヘッド壁 5 1、ピストン冠面 6 a、点火プラグ表面（図示しない）、さらにはシリンダ面壁 5 2 とどこにでも存在する。燃焼室 5 内の壁流は、一部は点火による燃焼までの間に圧縮熱や壁熱などで蒸発、気化してガス、微粒噴霧となり燃焼に寄与し、一部は燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに排気行程で排気通路 8 へと排出される。特に、シリンダ面壁 5 2 の壁流を形成する燃料はその一部がオイルに希釈されたままクランクケースに逃げてブローバイガスに含まれる。

【 0 0 2 7 】

ここでは、燃焼室 5 内に壁流が形成される部位をシリンダ面壁 5 2 とそれ以外の燃焼室壁とに分ける。

【 0 0 2 8 】

ここで、シリンダ面壁 5 2 以外の燃焼室壁を「燃焼室壁」と定義する。一般的に「燃焼室壁」といった場合、シリンダ面壁を含むので紛らわしいのであるが、他に適切な表現が見あたらないので本実施形態ではシリンダ面壁 5 2 を除いた概念として「燃焼室壁」を使う。この燃焼室壁には吸気弁の燃焼室側表面 1 5 b が含まれる。

【 0 0 2 9 】

燃焼室壁とシリンダ面壁 5 2 との 2 つに分けたのも両壁に主に壁温度差が大きくあり（シリンダブロックに形成されるシリンダはシリンダブロック内のウォータージャケットを流れる冷却水により冷却されるため、シリンダ面壁 5 2 の温度はほぼ水温に等しい温度で推移するため、燃焼室壁の温度のほうがシリンダ面壁 5 2 の温度より高い）、各壁流からの燃料蒸発特性が大きく異なるためと、演算ロジックを簡素化して適合を容易にするためである。

【 0 0 3 0 】

ただし、分ける数は2つに限定されるものでない。詳しくいうと、燃焼室壁は、上述したように吸気弁15の燃焼室側表面15b、排気弁16の燃焼室側表面、シリンダヘッド壁51、ピストン冠面6a、点火プラグ表面などからなり、これらの間でも大きな壁温度差がある。すなわち、排気弁16の燃焼室側表面の温度が最も高く、吸気弁の燃焼室側表面15bとピストン冠面6aとはほぼ同じ温度、またこれら吸気弁の燃焼室側表面15b、ピストン冠面6aの温度のほうがシリンダヘッド壁51の温度より高い。従って、燃焼室壁を壁温度毎にさらに2以上に分割することが考えられる（例えば高温部燃焼室壁と低温部燃焼室壁とに分割する）。

【0031】

このように、壁温度の違いにより燃焼室5内に形成される壁流を2つに分割し（燃焼室壁流とシリンダ面壁流）、さらに燃焼室5内の燃料を燃焼に寄与する分と、未燃のまま排出される分と、オイルに希釈される分との3つに分けると、これらは次のように整理できる。

【0032】

〔1〕 燃焼に寄与する燃料：

これは①噴射弁21より噴射された直後にガス、微粒噴霧となった燃料、②燃焼室5に吸入された噴霧から蒸発してガス、微粒噴霧となった燃料、③ポート壁流より蒸発してガス、微粒噴霧となった燃料、④吸気弁壁流より蒸発してガス、微粒噴霧となった燃料、⑤燃焼室壁流より点火による燃焼までの間に蒸発してガス、微粒噴霧となった燃料、⑥シリンダ面壁流より点火による燃焼までの間に蒸発してガス、微粒噴霧となった燃料の合計である。

【0033】

〔2〕 未燃のまま排出される燃料：

これは、⑦燃焼室壁流より燃焼が完了してから蒸発してガス、微粒噴霧となり、排気行程で排気通路8へと排出される燃料と、⑧シリンダ面壁流より燃焼が完了してから蒸発してガス、微粒噴霧となり、排気行程で排気通路8へと排出される燃料との合計である。

【0034】

〔3〕オイル落ち燃料:

これは、⑨シリンダ面壁流よりオイルに希釈されたままクランクケースに逃げてブローバイガスに含まれる燃料である。

【0035】

図2、図3に示したこうした燃料挙動の解析結果に基づいて4つの各壁流（ポート壁流、吸気弁壁流、燃焼室壁流、シリンダ面壁流）を図4に示したようにモデル化して1気筒当たりのポート、燃焼室の混合気モデルを構築する。すなわち、図4のように当該混合気モデルを、燃料噴射量算出手段51、各部燃料分岐割合算出手段52、4つの燃料付着量算出手段（吸気弁壁付着量算出手段53、ポート壁付着量算出手段54、燃焼室壁付着量算出手段55、シリンダ面壁付着量算出手段56）、燃焼分燃料算出手段57、未燃分燃料算出手段58、オイル落ち量算出手段59、排気燃料算出手段60から構成する。

【0036】

まず吸気弁壁付着量算出手段53とポート壁付着量算出手段54では、1噴射毎（＝吸入行程毎）つまり1燃焼サイクル毎に各壁流量（燃料付着量）が変化するものとして、1燃焼サイクル当たり一回、次の漸化式を用いて吸気弁壁付着量 M_{fv} とポート壁付着量 M_{fp} を算出する。

【0037】

$$M_{fv} = M_{fvn-1} + F_{in} \cdot X_1 - M_{fvn-1} (Y_0 + Y_1 + Y_2) \cdots (1)$$

$$M_{fp} = M_{fpn-1} + F_{in} \cdot X_2 - M_{fpn-1} (Z_0 + Z_1 + Z_2) \cdots (2)$$

ただし、 M_{fv} : 吸気弁壁付着量、
 M_{fvn-1} : M_{fv} の1燃焼サイクル前の値、
 M_{fp} : ポート壁付着量、
 M_{fpn-1} : M_{fp} の1燃焼サイクル前の値、
 F_{in} : 燃料噴射量、
 X_n 、 Y_n 、 Z_n : 各部燃料分岐割合、

ここで、上記(1)式は、1燃焼サイクル前の吸気弁壁付着量である M_{fvn-1}

1に対して今回の噴射により壁流となって増える燃料分（右辺第2項）を加算し、今回の噴射までに減っている燃料分（右辺第3項、第4項、第5項）を減算するものである。すなわち、右辺第2項の $F_{in} \cdot X_1$ は、今回の燃料噴射量 F_{in} のうち吸気弁壁流に変化する燃料分である。右辺第3項の $M_{fvn-1} \cdot Y_0$ は M_{fvn-1} のうち今回の噴射までに蒸発してガス、微粒噴霧となりそのまま燃焼室5に吸入されて燃焼する燃料分である。右辺第4項の $M_{fvn-1} \cdot Y_1$ は M_{fvn-1} のうち今回の噴射までに引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れて燃焼室壁流となる燃料分、 $M_{fvn-1} \cdot Y_2$ は M_{fvn-1} のうち今回の噴射までに引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れてシリンダ面壁流となる燃料分である。

【0038】

上記（2）式は上記（1）式と同様である。すなわち、右辺第2項の $F_{in} \cdot X_2$ は、今回の燃料噴射量のうちポート壁流に変化する燃料分である。右辺第3項の $M_{fpn-1} \cdot Z_0$ は M_{fpn-1} のうち今回の噴射までに蒸発してガス、微粒噴霧となりそのまま燃焼室5に吸入されて燃焼する燃料分である。右辺第4項の $M_{fpn-1} \cdot Z_1$ は M_{fpn-1} のうち今回の噴射までに引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れて燃焼室壁流となる燃料分、右辺第5項の $M_{fpn-1} \cdot Z_2$ は M_{fpn-1} のうち今回の噴射までに引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れてシリンダ面壁流となる燃料分である。

【0039】

燃焼室壁付着量算出手段55とシリンダ面壁算出手段56でも、1噴射毎つまり1燃焼サイクル毎に各燃料付着量が増加するものとして、1燃焼サイクル当たり一回、次の漸化式を用いて燃焼室壁付着量 C_{fh} とシリンダ壁付着量 C_{fc} を算出する。

【0040】

$$\begin{aligned} C_{fh} = & C_{fhn-1} + F_{in} \cdot X_3 \\ & + M_{fv} \cdot Y_1 + M_{fp} \cdot Z_1 \\ & - C_{fhn-1} (V_0 + V_1) \cdots (3) \end{aligned}$$

$$C_{fc} = C_{fcn-1} + F_{in} \cdot X_4$$

$$+M f v \cdot Y 2 + M f p \cdot Z 2 \\ - C f c n-1 (W 0 + W 1 + W 2) \cdots (4)$$

ただし、 $C f h$: 燃焼室壁付着量、
 $C f h n-1$: $C f h$ の 1 燃焼サイクル前の値、
 $C f c$: シリンダ面壁付着量、
 $C f c n-1$: $C f c$ の 1 燃焼サイクル前の値、
 $F i n$: 燃料噴射量、
 $X n, Y n, Z n, V n, W n$: 各部燃料分岐割合、

上記 (3) 式において、右辺第 2 項の $F i n \cdot X 3$ は、今回の燃料噴射量 $F i n$ のうち燃焼室壁流に変化する燃料分である。右辺第 3 項、第 4 項の $M f v \cdot Y 1$ 、 $M f p \cdot Z 1$ はそれぞれ $M f v$ 、 $M f p$ から引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れて燃焼室壁流に変化する燃料分である。右辺第 5 項の $C f h n-1 \cdot V 0$ は $C f h n-1$ のうち点火による燃焼までの間に圧縮熱や壁熱等で蒸発、気化して燃焼に寄与した燃料分、右辺第 6 項の $C f h n-1 \cdot V 1$ は $C f h n-1$ のうち燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに排気行程で排出された燃料分である。

【0041】

上記 (4) 式は、右辺第 7 項の $C f c n-1 \cdot W 2$ を除いて上記 (3) 式と同様である。すなわち、右辺第 2 項の $F i n \cdot X 4$ は、今回の燃料噴射量のうちシリンダ面壁流に変化する燃料分である。右辺第 3 項、第 4 項の $M f v \cdot Y 2$ 、 $M f p \cdot Z 2$ それぞれ $M f v$ 、 $M f p$ から引き剥がされて噴霧となった後にあるいは壁流のまま流れてシリンダ面壁流に変化する燃料分である。右辺第 5 項の $C f c n-1 \cdot W 0$ は $C f c n-1$ のうち点火による燃焼までの間に圧縮熱や壁熱等で蒸発、気化して燃焼に寄与した燃料分、右辺第 6 項の $C f c n-1 \cdot W 1$ は $C f c n-1$ のうち燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに排気行程で排出された燃料分である。右辺第 7 項の $C f c n-1 \cdot W 2$ は $C f c n-1$ のうちオイルに希釈されたままクランクケースに逃げてブローバイガスに含まれてしまった燃料分である。

【0042】

なお、図 4 は全体でもモデルであるが、部分でもモデルである。すなわち、上

記(1)式が吸気弁壁流モデル、上記(2)式がポート壁流のモデル、上記(3)式が燃焼室壁流のモデル、上記(4)式がシリンダ面壁流のモデルである。また、燃料噴射量 F_{in} が $X_0 \sim X_4$ に分けられるとするのもモデルである。

【0043】

燃焼分燃料算出手段57、未燃分燃料算出手段58、オイル落ち量算出手段59では次式により燃焼分燃料 F_{com} 、未燃分燃料 F_{ac} 、オイル落ち量 F_{oil} をそれぞれ算出する。

【0044】

$$F_{com} = F_{in} \cdot (1 - X_1 - X_2 - X_3 - X_4) \\ + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0 \quad \dots (5)$$

$$F_{ac} = C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1 \quad \dots (6)$$

$$F_{oil} = C_{fc} \cdot W_2 \quad \dots (7)$$

ここで、(5)式は上記①～⑥の燃料の合計を燃焼分燃料 F_{com} と、(6)式は上記⑦、⑧の燃料の合計を未燃分燃料 F_{ac} と、(7)式は上記⑨の燃料をオイル落ち量 F_{oil} として数式化したもの(モデル)である。

【0045】

排気燃料算出手段60では、次式のようにこれら燃焼分燃料 F_{com} と未燃分燃料 F_{ac} を合計した値を、排気に影響する排気燃料 F_{out} として算出する。

【0046】

$$F_{out} = F_{com} + F_{ac} \quad \dots (8)$$

(8)式は燃焼分も未燃分も燃焼室5内のすべてのガスが排気通路8へ排出されることを表している。実際には一部のガスは排気通路8へ排出されことなく燃焼室5内に残留するのであるが、この残留ガスは図4に示した混合気モデルでは考えていない。

【0047】

これら4つの算出手段57～60での算出タイミングは、燃料付着量算出手段53～56と同じである。

【0048】

このようにして、上記(1)～(8)式が得られたが、これら式中の値のうち代表的なものを図3に図示している。

【0049】

次に、図5は図4に示した混合気モデルを用いて気筒別の燃料噴射量を T_i を算出するためのデータフローを示した図である。

【0050】

まず性能要求判定手段71では、運転条件より三元触媒9からの排気要求と、出力要求（または安定度要求）のいずれがあるのか否かを判定する。例えば低温始動直後の燃焼が安定しにくい領域は安定度要求があるとき、全負荷領域は出力要求があるときである。また、触媒の活性化後は三元触媒9からの排気要求があるときである。

【0051】

目標当量比決定手段72では、こうした判定結果より排気要求があるときには排気要求当量比 T_{fbye} （＝1.0）を、また出力要求（または安定度要求）があるときには出力要求当量比 T_{fbyp} （1.1～1.2の値で固定値）を目標当量比 T_{fbya} として決定する。

【0052】

ここで、当量比は理論空燃比（≒14.7）を空燃比で除した値である。このため、当量比＝1.0のとき空燃比は理論空燃比となり、当量比＝1.1～1.2のとき空燃比は理論空燃比よりもリッチ側の値となる。

【0053】

要求噴射量算出手段75では、このようにして決定した目標当量比 T_{fbya} 及び性能要求判定手段71の判定結果と、各部付着量算出手段73、各部燃料分岐割合算出手段74（それぞれ図4の一部）の算出結果とに基づいて次式により要求噴射量 F_{in} を算出する。

【0054】

(1) 出力要求（または安定度要求）があるとき；

$$F_{in} = \{K\# \cdot T_{fbya} \cdot T_p - (M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0) / X_0 \cdots (9)$$

(2) 排気要求があるとき;

$$F_{in} = \{ K\# \cdot T_{fbya} \cdot T_p - (M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0 + C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1) \} / X_0 \cdots (10)$$

ここで、(9) 式は出力要求または安定度要求があるときにシリンダ吸入空気量 (Q_{cyl}) と、前記 3 つの燃焼分 (X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$) の燃料 ($F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$) との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように要求噴射量 F_{in} を算出する式である。これに対して (10) 式は三元触媒 9 からの排気要求があるときにシリンダ吸入空気量 (Q_{cyl}) と、3 つの燃焼分 (X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$) の燃料 ($F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$) 及び未燃分 ($V_1 + W_1$) の燃料 ($C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1$) の合計との比が理論空燃比となるように燃料噴射弁 21 からの燃料噴射量を算出する式である。

【0055】

(10) 式は (9) 式に対して未燃分燃料 F_{ac} ($= C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1$) を加えている点のみが相違する。排気中の空燃比を考えるとときには未燃分燃料をも考慮する必要があるためである。この逆に、未燃分燃料は出力には寄与しないので除く必要がある。

【0056】

(9) 式で代表して述べると、(9) 式は次式より導出したものである。

【0057】

$$K\# \cdot T_{fbya} \cdot T_p = F_{in} \cdot X_0 + (M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0) \cdots (11)$$

ただし、 $K\#$: 定数、

T_p : エアフローメータ 32 よりから求めた基本噴射量、

(11) 式は、ガス、微粒噴霧となる燃料分 (右辺第 1 項) 及び燃料壁流に奪われる燃料分 (右辺第 2 項～第 5 項) の合計とが左辺の噴射燃料量に等しいこと

を表している。この式を F_{in} について整理すれば、上記 (9) 式が得られる。

【0058】

ここで、(11) 式左辺の基本燃料噴射量 T_p は 1 気筒当たりの値であるので、右辺の F_{in} 、 M_{fv} 、 M_{fp} 、 C_{fh} 、 C_{fc} の各値も 1 気筒当たりの値である。基本燃料噴射量 T_p の実際の単位は質量の単位である $[mg]$ でなく時間の単位である $[ms]$ であるため、右辺の F_{in} 、 M_{fv} 、 M_{fp} 、 C_{fh} 、 C_{fc} の各値について、その単位を $[ms]$ で定義すれば、定数 $K\#$ は 1.0 でよい。 F_{in} 、 M_{fv} 、 M_{fp} 、 C_{fh} 、 C_{fc} の単位を $[mg]$ で定義してもかまわない。ただし、このときには定数 $K\#$ を、 $[ms]$ より $[mg]$ への変換係数として導入する。

【0059】

最終噴射量算出手段 76 では、このようにして算出した要求噴射量 F_{in} $[ms]$ を用いて次式のいずれかによりシーケンシャル噴射時の最終噴射量 T_i $[ms]$ を算出する。

【0060】

$$T_i = F_{in} \times \alpha \times \alpha_m \times 2 + T_s \cdots (12a)$$

$$T_i = F_{in} \times (\alpha + \alpha_m - 1) \times 2 + T_s \cdots (12b)$$

ただし、 α : 空燃比フィードバック補正係数、

α_m : 空燃比学習補正係数、

T_s : 無効パルス幅、

これら最終噴射量 T_i の式は L-ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンにおける従来の燃料噴射量 T_i $[ms]$ の演算式とは趣が異なる。ちなみに、当該演算式 (シーケンシャル噴射時) は次のようなものである。

【0061】

$$T_i = (T_p + K_{athos}) \times T_{FBYA} \times (\alpha + \alpha_m - 1) \times 2 + CHOS_n + T_s \cdots (13)$$

$$T_{FBYA} = 1 + K_{TW} + K_{AS} + K_{UB} + K_{MR} \cdots (14)$$

ただし、 T_{FBYA} : 従来装置の目標当量比、

K_{athos} : 壁流補正量 (応答の遅いもの)、

CHOS_n：壁流補正量（応答の速いもの）、

KTW：水温増量補正係数、

KAS：始動後増量補正係数、

KUB：未燃分補正係数、

KMR：混合気補正係数、

(14)、(15)式に示す従来の演算式では、増量補正係数がたくさんあることからわかるように、低水温時、低温始動直後で燃焼不安定な状態、未燃分、全負荷時、加減速時などに対してそれぞれに別個の増量補正係数(KTW、KAS、KUB、KMR、Kathos、CHOS_n)を導入し、個別に対応していた。しかしながら、こうした方法だと増量補正係数の数に応じて適合工数が飛躍的に増大せざるを得ない。また、KTW、KAS、KUBの適合については燃料挙動までは解析されていない。

【0062】

一方、すべての燃料増量をトータルで考えてみると、すべて壁流燃料に関係する。従って、上記図2、図3のように今回改めて噴射弁21から噴射された燃料が燃焼するまでの燃料の挙動を見直し、その結果を用いて図4、図5のように混合気モデルと燃料噴射量算出モデルとを構築するようにした本実施形態によれば、KTW、KAS、KUB、KMRの各補正係数は不要となる。また、Kathos、CHOS_nに代えて、4つの付着量Mfv、Mfp、Cfh、Cfcが置き換わる。すなわち、上記(1)～(10)式及び(12a)、(12b)式のいずれかを用いる本実施形態によれば、(13)、(14)式の従来の演算式を用いるガソリン噴射エンジンに対して次の効果が得られる。

【0063】

効果1；特に低温始動、暖機途中の空燃比制御精度がよくなり、この制御精度の向上により排気性能が向上しかつ始動性、運転性（トルク精度）が向上する。

【0064】

効果2；吸気ポート、燃焼室内の壁流挙動（噴射してから燃焼するまでのすべての燃料挙動）を解析しているので、机上適合が容易になり適合工数を

低減できる。

【0 0 6 5】

効果 3 ; このように精密に壁流挙動を解析して燃料噴射を行わせた結果、それでも空燃比が目標より外れていれば、それは噴射弁やエアフローメータなど部品の精度に関係するものと判断できるので、制御結果を空燃比制御にフィードバックすることで、エンジンそのものの素質を改善できる。

【0 0 6 6】

ところで、性能要求判定手段 7 1 による判定方法はこれに限らない。出力要求時（または安定度要求時）から排気要求時への切換時またはその逆への切換時に前記（9）式の要求噴射量より（10）式の要求噴射量へとステップ的に切換えまたはその逆への切換時に（10）式の要求噴射量より（9）式の要求噴射量へとステップ的に切換えたのではトルク段差が生じ、これによりトルクショックによる不快感や音質変化などが感じられる。

【0 0 6 7】

そこで、低温始動からの時間、アクセル開度、三元触媒 9 の温度の少なくとも一つに応じて出力要求と排気要求の要求比を設定し、この要求比で前記（9）、（10）式の 2 つの要求噴射量を補間計算した値を、改めて要求噴射量として算出することにより、2 つの要求噴射量の間を要求比に応じて滑らかに繋ぎ、2 つの要求噴射量の間をステップ的に切換える際に生じるトルクショックによる不快感や音質変化などを防止する。

【0 0 6 8】

これについて説明すると、排気要求と出力要求の比を要求度数（要求比）で定義する。ここでは出力要求のみに応ずるときの要求度を 1 0 0 % とし、排気要求のみに応ずるときの要求度を 0 % とし、そのときの運転条件に応じた要求度を設定する。具体的には、低温始動直後は燃焼室内での燃焼が安定しにくいので、出力要求である。全負荷領域でも出力要求に応じる必要がある。また、排気通路 8 に設けている触媒 9 が活性化した後には排気要求に応じる必要がある。これらの要求のため、要求度を図 1 6、図 1 7、図 1 8 に示したように設定し

ている。すなわち、図16のように初期値を100%として低温始動直後の出力要求に応じると共に、始動後時間（あるいは壁温度）が経過するほど要求度数を小さくしていくことにより出力要求から排気要求へとゆるやかに切替える。図17のようにアクセルペダル41を最大まで踏み込む付近で要求度数を大きくすることにより全負荷領域での出力要求に応える。図18のように初期値を100%として触媒温度が上昇するほど要求度数を小さくしていくことにより出力要求から排気要求へと緩やかに切替える。

【0069】

このようにして、始動後時間、アクセル開度、触媒温度より図16、図17、図18を内容とするテーブルを参照して3つの要求度数を得た後は、これら3つの要求度数のうち最も大きい値を選択する。

【0070】

そして、上記(10)式の要求噴射量 F_{in} を F_{in1} （第1の燃料噴射量）、上記(9)式の要求噴射量 F_{in} を F_{in2} （第1の燃料噴射量）として区別し、この選択した要求度数でこれら2つの要求噴射量 F_{in1} 、 F_{in2} を補間計算した値を要求噴射量 F_{in} として算出する。

【0071】

$$F_{in} = F_{in2} \times \text{要求度数} + F_{in1} \times (1 - \text{要求度数}) \quad \dots (15)$$

(15)式によれば要求度数=100%のとき $F_{in} = F_{in2}$ 、要求度数=0%のとき $F_{in} = F_{in1}$ となる。

【0072】

ここで、始動後時間はエンジン始動タイミングで起動するタイマにより計測する。アクセル開度はアクセルセンサ42により検出する。触媒温度は触媒温度センサ43により検出する。

【0073】

次に、図4の各部燃料分岐割合算出手段52では、各部燃料（ F_{in} 、 M_{fv} 、 M_{fp} 、 C_{fh} 、 C_{fc} ）の分岐割合を算出するが、この各部燃料の分岐割合の算出について以下に項分け説明する。上記(1)～(7)、(9)、(10)

式をみればわかるに本実施形態では各部燃料分岐割合 X_n 、 Y_n 、 Z_n 、 V_n 、 W_n が適合値になる。そして、これらを精度よく適合することで空燃比制御精度を高めることができる。

【0074】

ここでは、L-ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンのうち、標準システム（後述する）を有するあらゆるエンジンを対象として検討しているため、吸気行程噴射を行うものやアシストエアー方式の燃料噴射弁を備えるもの、成層燃焼を行うもの、スワールコントロールバルブを備えるものなどを含めているが、適用するエンジンに該当しないものはカットすればよい。

【0075】

〈1〉噴射弁噴霧の分岐割合 X_n ($n = 0 \sim 4$)

1) X_0 ; 噴霧が気化する分と微粒噴霧のまま燃焼室に漂い燃焼する分

X_0 はシミュレーションしてみると、吸気行程噴射やアシストエアー方式、成層燃焼を除き数%と非常に少ない。 X_0 に影響するパラメータとしては噴射タイミング、噴霧粒径、燃料の揮発性、ガス温度、相対流速（回転速度、吸気弁 15 のバルブタイミング、ポート流路径）がある。ここで、相対流速とは燃料の流速を基準とした吸気の流速のことである。 X_0 が増えると後述する X_1 、 X_2 、 X_3 、 X_4 は減少する。

【0076】

2) X_1 ; 吸気弁壁 15 a に付着する分

吸気弁壁 15 a（吸気弁傘裏部）は一般に噴霧狙い個所であり、噴霧の大半が一旦ここに付着する。ポート壁 4 a に跳ね返る燃料もあると思われる。

【0077】

X_1 に影響するパラメータとしては吸気弁直撃率 [%] がある。ここで、吸気弁直撃率とは、噴霧が吸気弁 15 に当たる割合のことで、これは設計図より幾何学的に計算可能である。

【0078】

3) X_2 ; ポート壁 4 a に付着する分

吸気弁 15 の傘裏狙いでも噴霧がポート壁 4 a に付着する。噴霧の跳ね返り、

吸気弁 15 開時の吸気の逆流で吸気弁 15 から飛ばされポート壁 4 a に付着する分もあると思われる。アシストエアー方式では噴霧広がり度でポート壁 4 a へ、またアシスト空気により吸気通路の上流側へと運ばれポート壁 4 a に付着する。

【0079】

X2 に影響するパラメータとしては X1 と同じく吸気弁直撃率（100%－吸気弁直撃率）がある。

【0080】

4) X3；吸気ポート 4 をすり抜け直接に燃焼室壁に付着する分

これは吸気行程噴射やアシストエアー方式を除き非常に少なく、吸気弁壁 15 a やポート壁 4 a を介して壁流のまま、または再度液滴となって燃焼室 5 に流入する量が多い。その理由は吸気弁 15 閉時に噴射されると噴霧は燃焼室壁に届かないかあるいは漂わないためである。

【0081】

X3 に影響するパラメータとしては噴霧粒径、噴射タイミング、噴霧狙いの方向と場所がある。

【0082】

5) X4；吸気ポート 4 をすり抜け直接にシリンダ面壁 5 2 に付着する分

吸気行程噴射であって噴霧は開弁隙間狙いであるとき、X4 は増大（燃焼不安定、HC 激増、オイル希釈増）する。超微粒化なら X4 は小さい。X4 に影響するパラメータは X3 と同じでよい。

【0083】

MP I（マルチポイントインジェクション）の標準的な噴射弁 21 かつ噴霧方向は吸気弁傘裏狙い（吸気弁 15 は 2 弁または 4 弁。4 弁のときは噴射弁 21 は 2 ホール噴射弁。）の仕様に対して机上検討を行った結果、噴射弁噴霧の分岐割合 Xn の傾向を図 6～図 8 に示す。図 6 に示したようにガス温度の上昇、吸入圧力（この絞り弁下流で大気圧より低くなる吸気通路内の吸入圧力を「吸入負圧」という。）の低下（負圧大）で気化率が向上し X0 が増加する（破線参照）。また、負圧大で噴霧が広がりポート壁付着分 X2 が増加する（破線参照）。図 7 に示したようにガス流速（この代表値として回転速度）の上昇で待ち時間が短くな

り、噴霧気化量と噴霧吸入量が増加し X 0 が増大する。同じく、噴霧吸入量が増加し、X 3、X 4 が増大する。図 8 に示したように吸気行程噴射で噴霧と残留ガスの吹き返しとが重なり、残留ガス温度と残留ガスの流速とで気化促進され X 0 が増加する。吸気行程噴射で噴霧が吸気気流に運ばれて X 0、X 3、X 4 とも増大する。

【 0 0 8 4 】

結論；これら図 6 ～図 8 より標準システムのガソリン噴射エンジンの場合、ガス温度、負荷、ガス流速（回転速度）で X n を割りつける。

【 0 0 8 5 】

ここで、「標準システム」のガソリン噴射エンジンとは次の 2 つの条件を満足するものをいう。

【 0 0 8 6 】

(a) 吸気通路に吸気弁を備えること。

【 0 0 8 7 】

(b) 可変動弁機構を備えていないか、備えていても可変動弁の可変代が小さいこと。

【 0 0 8 8 】

本実施形態は (a)、(b) の条件を共に満足するので、標準システムのガソリン噴射エンジンである。一方、吸気絞り弁を備えておらず吸気弁のみで吸入空気流量を調整するエンジン、電磁駆動の吸気弁を備えるエンジン、圧縮比可変のエンジンは標準システムのガソリン噴射エンジンでない。従って、これらエンジンは対象外である。

【 0 0 8 9 】

上記の結論にいう「ガス温度」は噴霧を取り巻く空気と残留ガスのミックス温度で、吸気温度や水温から推定する。簡単には吸気温度と水温の単純平均値や加重平均値をガス温度の推定値とすればよい。吸気温度は吸気温度センサ 4 4 により、水温は水温センサ 4 5 により検出する。

【 0 0 9 0 】

ただし、図 6 ～図 8 の特性は実際のエンジン制御に用いる制御マップでは無く

机上検討した特性データであるので、実際のエンジンへの適用に際しては適用するエンジン仕様に応じた修正を行う。例えば、噴射タイミング I T の影響は噴射タイミング I T を大きく変えない場合は無視し、図 6 の特性を基準としてガス流速と圧力で簡単な補正を行って X 0 ~ X 4 を求めればよい。

【0091】

これについて説明すると、分岐割合 X 0 [%] を次式により構成する。

【0092】

$$X 0 = X 0 P \cdot X 0 N \cdots (16)$$

ただし、X 0 P : 温度と圧力に応じた基本分岐割合 [%]、

X 0 N : 回転速度補正係数 [無名数]、

このうち、基本分岐割合 X 0 P はガス温度と吸入負圧 P m とから図 13 を内容とするテーブルを検索することによって求める。図 13 において横軸はガス温度 + P m · K P T # (K P T # は揮発性圧力を温度に変換するための係数) である。基本分岐割合 X 0 P はガス温度が高くなるほど、また吸入負圧 P m が大きくなるほど大きくなる (吸入負圧 P m は低負荷で大となる特性)。吸入負圧は吸気コレクタ 2 に設ける圧力センサ 46 により検出する。吸入負圧に代えエンジン負荷相当値 (例えば T p) を用いることができる。

【0093】

また、回転速度補正係数 X 0 N は回転速度から図 14 を内容とするテーブルを検索することによって求める。X 0 N は回転速度が大きくなるほど大きくなる。

【0094】

次に、X 3、X 4 は回転速度から図 15 を内容とするテーブルを検索することによって求める。X 3、X 4 [%] も回転速度が大きくなるほど大きくなる。

【0095】

このようにして求めた X 0、X 3、X 4 から次式により X 1、X 2 [%] を計算する。

【0096】

$$X 1 = \{100 - (X 0 + X 3 + X 4)\} \times B T \# \cdots (17)$$

$$X 2 = \{100 - (X 0 + X 3 + X 4)\} \times (1 - B T \#) \cdots (18)$$

ただし、BT#；吸気弁直撃率、

〈2〉吸気弁壁付着燃料の分岐割合；Y_n

1) Y₀；壁流が気化して燃焼する分

Y₀に影響するパラメータとしては燃料揮発性、吸気弁壁の温度、ガス温度と壁流面ガス流速（吸気弁径、回転速度、スワールコントロールバルブの開閉、吸気弁のバルブタイミング、弁リフトにより変化する）、圧力、弁端形状がある。

【0097】

2) Y₁；燃焼室壁へ移動する分

これは、壁流から再度液滴となった後に燃焼室壁に付着する分Y_{1A}と、シリンダヘッド面51、吸気弁の燃焼室側表面15bへと壁流のまま移動する分Y_{1B}とがある。Y_{1A}に影響するパラメータとしてはガス流速、吸気弁壁15aの温度、ガス温度（燃料粘性）、圧力、弁端形状、噴霧とガス流入方向がある。Y_{1B}に影響するパラメータは、Y_{1A}に影響するパラメータと同じであり、加えて燃焼室ガス流れがある。

【0098】

3) Y₂；シリンダ面壁へ移動する分

これも、壁流から再度液滴となった後にシリンダ面壁52に付着する分Y_{2A}と、シリンダヘッド面51、吸気弁の燃焼室側表面15bに壁流がそのまま移動する分Y_{2B}とがある。Y_{2A}に影響するパラメータとしてはガス流速、吸気弁壁15aの温度、ガス温度（燃料粘性）、圧力、弁端形状、噴霧とガス流入方向がある。Y_{2B}に影響するパラメータは、Y_{2A}に影響するパラメータと同じであり、加えて燃焼室ガス流れがある。

【0099】

4) そのまま次サイクルに持ち越される分

これは1-Y₀-Y₁-Y₂である。

【0100】

〈3〉ポート壁付着燃料の分岐割合；Z_n

1) Z₀；壁流が気化して燃焼する分

Z₀に影響するパラメータとしては燃料揮発性、ポート壁4aの温度、ガス温

度、壁流面ガス流速（弁径、回転速度、スワールコントロールバルブの開閉、吸気弁15のバルブタイミング、弁リフトにより変化する）、圧力、弁シート端形状が考えられる。

【0101】

2) Z1；燃烧室壁へ移動する分

これは、壁流から再度液滴となった後に燃烧室壁に付着する分Z1Aと、シリンダヘッド面52、吸気弁の燃烧室側表面15bを介して壁流が移動してくる分Z1Bとがある。Z1Aに影響するパラメータとしてはガス流速、吸気弁壁15aの温度、ガス温度（燃料粘性）、圧力、弁端形状、噴霧とガス流入方向がある。Z1Bに影響するパラメータはZ0に影響するパラメータと同じであり、加えて燃烧室ガス流れがある。

【0102】

3) Z2；シリンダ面壁へ移動する分

これは、壁流から再度液滴となった後にシリンダ面壁52に付着する分Z2Aと、シリンダヘッド面51、吸気弁の燃烧室側表面15bを介して壁流が移動してくる分Z2Bとがある。Z2Aに影響するパラメータとしてはガス流速、吸気弁壁15aの温度、ガス温度（燃料粘性）、圧力、弁シート端形状、噴霧とガス流入方向がある。Z2Bに影響するパラメータはZ0に影響するパラメータと同じであり、加えて燃烧室ガス流れがある。

【0103】

4) そのまま次サイクルに持ち越される分

これは1-Z0-Z1-Z2である。

【0104】

以上の机上検討を行った結果、吸気弁壁15a、ポート壁4aの各付着燃料の分岐割合 Y_n 、 Z_n の傾向を図9、図10に示す。図9に示したように壁温度とガス流速の上昇で気化量が増加し、また壁流移動速度も増加する。吸入負圧が大きいとき（図では高負圧）気化量が増加する（破線参照）。吸気弁壁15aの温度範囲は非常に広い（例えば水温 $T_w \sim 300^\circ\text{C}$ ）。

【0105】

図10に示したように傾向は図9に示す吸気弁壁流と同じだが、ポート壁4aは温度が低く壁温度範囲も狭い（例えば水温 $T_w \sim T_w - 15^\circ\text{C}$ 程度）。燃烧室壁とシリンダ面壁52への分岐が、吸気弁壁流とは異なる。濡れ面が広く壁流移動距離が長いので、 Z_1 、 Z_2 は小さい。

【0106】

結論；これら図9、図10より標準システムのガソリン噴射エンジンでは吸気弁壁、ポート壁のそれぞれの温度と圧力、ガス流速（回転速度）とで Y_n 、 Z_n を算出する。

【0107】

ここで、吸気弁壁15aの温度としては、水温 T_w と運転条件から公知の方法（特開平3-134237号参照）により演算したものを用いればよい。ポート壁4aの温度としては、水温 T_w または水温 T_w より所定値（例えば 15°C 程度）低い温度を用いればよい。

【0108】

圧力（吸入負圧）は圧力センサ46により検出する。吸入負圧と密接に関連するエンジン負荷（例えば T_p ）で代用してもかまわない。

【0109】

〈4〉 燃烧室壁付着燃料の分岐割合； V_n

1) V_0 ；壁流が気化して燃烧する分

V_0 に影響するパラメータとしては燃料揮発性、吸気弁の燃烧室側表面15bの温度、排気弁の燃烧室側表面温度、シリンダヘッド壁51の温度、ピストン冠面6aの温度、圧縮燃烧温度、壁流面ガス流速（弁径、回転速度、スワールコントロールバルブの開閉、吸気弁のバルブタイミング、弁リフトにより変化する）、圧力が考えられる。

【0110】

2) V_1 ；膨張行程後に気化して排出される分

これは、壁流から火炎消炎後に燃烧ガス温度、ガス流速により蒸発または引きちぎられて排気される分である。 V_1 に影響するパラメータは V_0 に影響するパラメータと同じである。

【0111】

3) そのまま壁流として次サイクルに持ち越される分

これは、燃焼室壁の温度、ガス流速が低いと蒸発しきれず、残りは次サイクルに持ち越される分、つまり $1 - V_0 - V_1$ である。

【0112】

〈5〉シリンダ面壁付着燃料の分岐割合; W_n

1) W_0 ; 壁流が気化して燃焼する分

W_0 に影響するパラメータとしては燃料揮発性、シリンダ面壁 52 の温度、圧縮燃焼温度、壁流面ガス流速（弁径、回転速度、スワールコントロールバルブの開閉、吸気弁のバルブタイミング、弁リフトにより変化する）、圧力、オイル揮発性、オイル付着量がある。

【0113】

2) W_1 ; 膨張行程後に気化して排出される分

これは、壁流から火炎消去後に燃焼ガスの温度、流速により蒸発または引きちぎられて排気される分である。 W_1 に影響するパラメータは W_0 に影響するパラメータと同じである。

【0114】

3) W_2 ; オイル希釈のままクランクケースへ逃げる分

これは、壁流からピストンリングで掻き落とされたオイル中の燃料分と、ピストンリングとシリンダ面との隙間から漏れた燃料分との合計である。 W_2 に影響するパラメータとしては回転速度、シリンダ面壁 52 の温度、油膜厚さ（油量、温度、油粘度）、ピストンリングの形状、張力、筒内圧、リング隙間、リング溝隙間がある。

【0115】

4) そのまま壁流として次サイクルに持ち越される分

これは、シリンダ面壁の温度、ガス流速が低いと蒸発しきれず、残りは次サイクルに持ち越される分、つまり $1 - W_0 - W_1 - W_2$ である。

【0116】

以上の机上検討を行った結果、燃焼室壁、シリンダ面壁 52 の各付着燃料の分

岐割合 V_n 、 W_n の傾向を図 11、図 12 に示す。図 11 に示したように、壁温度とガス流速の上昇で気化量が増加する。壁温度は圧縮燃焼温度の影響も受け、低壁温でも気化があると思われる。壁温度範囲が場所で大きく異なり非常に広いが比較的高い。そこで適合上は一つの温度で扱う。吸入負圧が小さいとき（高負圧）気化量が増加する（破線参照）。

【0117】

図 12 に示したようにシリンダ面壁流は一部オイルに混入する。壁温度は水温の影響、ガス接触時間の関係で比較的低い。また、圧縮燃焼温度の影響も受け、低壁温でも気化があると思われる。吸入負圧が大きいとき（高負圧）気化量が増加する（破線参照）。

【0118】

結論；これら図 11、図 12 より標準システムのガソリン噴射エンジンではそれぞれの壁温度と圧力、ガス流速（回転速度）で V_n 、 W_n を算出する。機種差はガス流速に依存させる。

【0119】

ここで、本実施形態の作用を説明する。

【0120】

本実施形態（第 1 の発明）では、燃料噴射弁 21 から噴射された燃料（ F_{in} ）に、気化してまたは微粒噴霧のまま燃焼室 5 内に流入して滞留し燃焼室 5 内に付着することなく燃焼に寄与する第 1 の燃焼分（ X_0 ）と、吸気ポートに付着している燃料（ $M_{fv} + M_{fp}$ ）より気化してまたは微粒噴霧となって燃焼室 5 に流入し燃焼室 5 に付着することなく燃焼に寄与する第 2 の燃焼分（ $Y_0 + Z_0$ ）と、吸気ポート 4 に付着することなく燃焼室 5 内に吸入された後に燃焼室 5 内に付着する燃焼室付着分（ $X_3 + X_4$ ）とを有し、燃焼室 5 に付着している燃料（ $C_{fc} + C_{fh}$ ）には燃焼までの間に蒸発して燃焼に寄与する第 3 の燃焼分（ $V_0 + W_0$ ）と、燃焼が完了してから蒸発し燃焼に寄与せずに未燃のまま排気通路 8 へと排出される未燃分（ $V_1 + W_1$ ）とを有するモデルを用いて燃料噴射弁 21 からの燃料噴射量（ T_i ）を算出している。すなわち、本実施形態（第 1 の発明）によれば、吸気ポート 4 や燃焼室 5 内で燃料の輸送遅れを生じる壁流だけで

なく未燃分をもモデルで扱うことで、燃料増量のアプローチの仕方が統一したものとなり、過渡時の燃料輸送遅れの補正量（過渡補正量）のみならず、冷機時に大きい未燃分をも精度よく算出でき、これにより過渡補正、未燃分補正ともその精度を高く保つことができる。

【0121】

また、モデルであるため、エンジン機種の差などでポート4や燃焼室5などが変わった場合の適合工数を小さくできる。

【0122】

本実施形態（請求項3に記載の発明）によれば、燃焼室に付着している燃料（ $Cfc + Cfh$ ）にオイルに希釈して燃焼室から無くなるオイル落ち分（ $W2$ ）を有するので、さらに空燃比制御精度を高めることができる。

【0123】

本実施形態（請求項4に記載の発明）では、三元触媒9からの排気要求があるときにシリンダ吸入空気量（ $Qcy1$ ）と、3つの燃焼分（ $X0$ 、 $Y0 + Z0$ 、 $V0 + W0$ ）の燃料（ $Fin \cdot X0 + Mfv \cdot Y0 + Mfp \cdot Z0 + Cfh \cdot V0 + Cfc \cdot W0$ ）及び未燃分（ $V1 + W1$ ）の燃料（ $Cfh \cdot V1 + Cfc \cdot W1$ ）の合計との比が理論空燃比となるように燃料噴射弁21からの燃料噴射量を算出する。すなわち、シリンダ吸入空気量と、全ての燃焼分の燃料と未燃分燃料の合計との比が理論空燃比となるようにしているので、未燃分が大きく存在する場合においても排気の平均空燃比が三元触媒9の最適転換効率を実現できる理論空燃比付近に収まり排気性能が向上する。

【0124】

本実施形態（請求項6に記載の発明）によれば、シリンダ吸入空気量（ $Qcy1$ ）と、全ての燃焼分（ $X0$ 、 $Y0 + Z0$ 、 $V0 + W0$ ）の燃料（ $Fin \cdot X0 + Mfv \cdot Y0 + Mfp \cdot Z0 + Cfh \cdot V0 + Cfc \cdot W0$ ）との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるようにしているので、未燃分が大きく存在する場合においても最も酸素を有効に使うことができる燃焼が行われ、大きな出力とエンジントルク安定度を得ることができる。また、エンジンの暖機完了後に行われる従来の出力空燃比補正（全開増量）を兼ねることができる。

【0125】

本実施形態（請求項8に記載の発明）では、シリンダ吸入空気量（ Q_{cyl} ）と、3つの燃焼分（ X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$ ）の燃料（ $F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$ ）及び未燃分（ $V_1 + W_1$ ）の燃料（ $C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1$ ）の合計との比が理論空燃比となるように要求噴射量 F_{in} （第1の燃料噴射量）を算出し、同じくシリンダ吸入空気量（ Q_{cyl} ）と、3つの燃焼分（ X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$ ）の燃料（ $F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$ ）との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように別の要求噴射量 F_{in} （第2の燃料噴射量）を算出し、三元触媒9からの排気要求と、出力要求（または安定度要求）のいずれがあるのか否かを運転条件より判定し、この判定結果より排気要求があるときに前記第1の燃料噴射量を、また出力要求があるときに前記第2の燃料噴射量を選択し、この選択した燃料噴射量に基づいて燃料噴射弁21からの燃料噴射量 T_i を算出する。また、本実施形態（請求項10、11に記載の発明）では、出力要求があるときは低温始動直後の燃焼が安定しにくい領域またはアクセル全開領域、また排気要求があるときは触媒9の活性化後である。

【0126】

このようにすることで、低温始動直後の燃焼が安定しにくい領域や、アクセル全開領域など運転者に出力不足の不満や安定度悪化による不快感を与えることなく、また触媒9の活性化の程度に応じた適切な排気性能を得ることができる。

【0127】

本実施形態（請求項12に記載の発明）によれば、シリンダ吸入空気量（ Q_{cyl} ）と、3つの燃焼分（ X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$ ）の燃料（ $F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$ ）及び未燃分（ $V_1 + W_1$ ）の燃料（ $C_{fh} \cdot V_1 + C_{fc} \cdot W_1$ ）の合計との比が理論空燃比となるように要求噴射量 F_{in1} （第1の燃料噴射量）を算出し、同じくシリンダ吸入空気量（ Q_{cyl} ）と、3つの燃焼分（ X_0 、 $Y_0 + Z_0$ 、 $V_0 + W_0$ ）の燃料（ $F_{in} \cdot X_0 + M_{fv} \cdot Y_0 + M_{fp} \cdot Z_0 + C_{fh} \cdot V_0 + C_{fc} \cdot W_0$ ）との比が理論空燃比よりリッチ側の値となるように要求噴射

量 F_{in2} (第2の燃料噴射量) を算出し、
低温始動からの時間、アクセル開度、前記触媒の温度の少なくとも一つに応じて
出力要求と排気要求の要求度数(要求比)を設定し(図16、図17、図18参
照)、この要求度数で前記2つの要求噴射量 F_{in1} 、 F_{in2} を補間計算した
値を燃料噴射弁21からの燃料噴射量 T_i として算出する。

【0128】

このようにすることで、排気要求があるときに最適な第1の燃料噴射量と、出
力要求があるときに最適な第2の燃料噴射量との間を要求度数に応じて滑らかに
繋ぐことができるので、2つの要求噴射量 F_{in1} 、 F_{in2} の間をステップ的
に切替える際に生じるトルクショックによる不快感や音質変化などを防止できる
。

【0129】

実施形態では、吸気ポートに付着している燃料が、吸気弁壁15aに付着して
いる燃料とポート壁4aに付着している燃料とからなり、また燃料室5内に付着
している燃料が、シリンダ面壁52に付着している燃料と燃焼室壁に付着してい
る燃料とからなり、従って4つの付着燃料を別々の壁流モデルで表す場合で説明
したが、従来装置(特開平9-303173号公報)のように、吸気ポートに付
着している燃料を1つの壁流モデルで、燃料室5内に付着している燃料を1つの
壁流モデルで表す場合にも本発明を適用できる。

【0130】

実施形態では噴射弁21が吸気ポート4に臨んで設けられている場合で説明し
たが、これに限られるものでない。例えば噴射弁が燃焼室内に直接臨んで設けら
れている場合にも本発明を適用できる(請求項2、3、5、7、9、10、11
、13に記載の発明)。

【0131】

実施形態では、L-ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンで説明したが
、D-ジェトロニック方式のガソリン噴射エンジンにも適用できる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の一実施形態を示す自動車用エンジンのシステム図。

【図 2】 吸気ポート及び燃焼室内の混合気の挙動を示す概念図。

【図 3】 吸気ポート及び燃焼室内の混合気の挙動を示す概念図。

【図 4】 吸気ポート、燃焼室の混合気モデルのデータフロー図。

【図 5】 燃料噴射量算出モデルのデータフロー図。

【図 6】 温度、圧力に対する噴射弁噴霧の分岐割合の特性図。

【図 7】 流速に対する噴射弁噴霧の分岐割合の示す特性図。

【図 8】 噴射タイミングに対する噴射弁噴霧の分岐割合の特性図。

【図 9】 吸気弁壁流の分岐割合の特性図。

【図 1 0】 ポート壁流の分岐割合の特性図。

【図 1 1】 燃焼室壁流の分岐割合の特性図。

【図 1 2】 シリンダ面壁流の分岐割合の特性図。

【図 1 3】 温度と圧力に応じた基本分岐割合の特性図。

【図 1 4】 回転速度補正係数の特性図。

【図 1 5】 ポートをすり抜け直接的に燃焼室壁とシリンダ面壁にそれぞれ付着する分の特性図。

【図 1 6】 始動後時間に対する要求度数の特性図。

【図 1 7】 アクセル開度に対する要求度数の特性図。

【図 1 8】 触媒温度に対する要求度数の特性図。

【符号の説明】

4 吸気ポート

4 a ポート壁

5 燃焼室

1 5 吸気弁

1 5 a 吸気弁壁

2 1 燃料噴射弁

3 1 エンジンコントローラ

4 2 アクセルセンサ

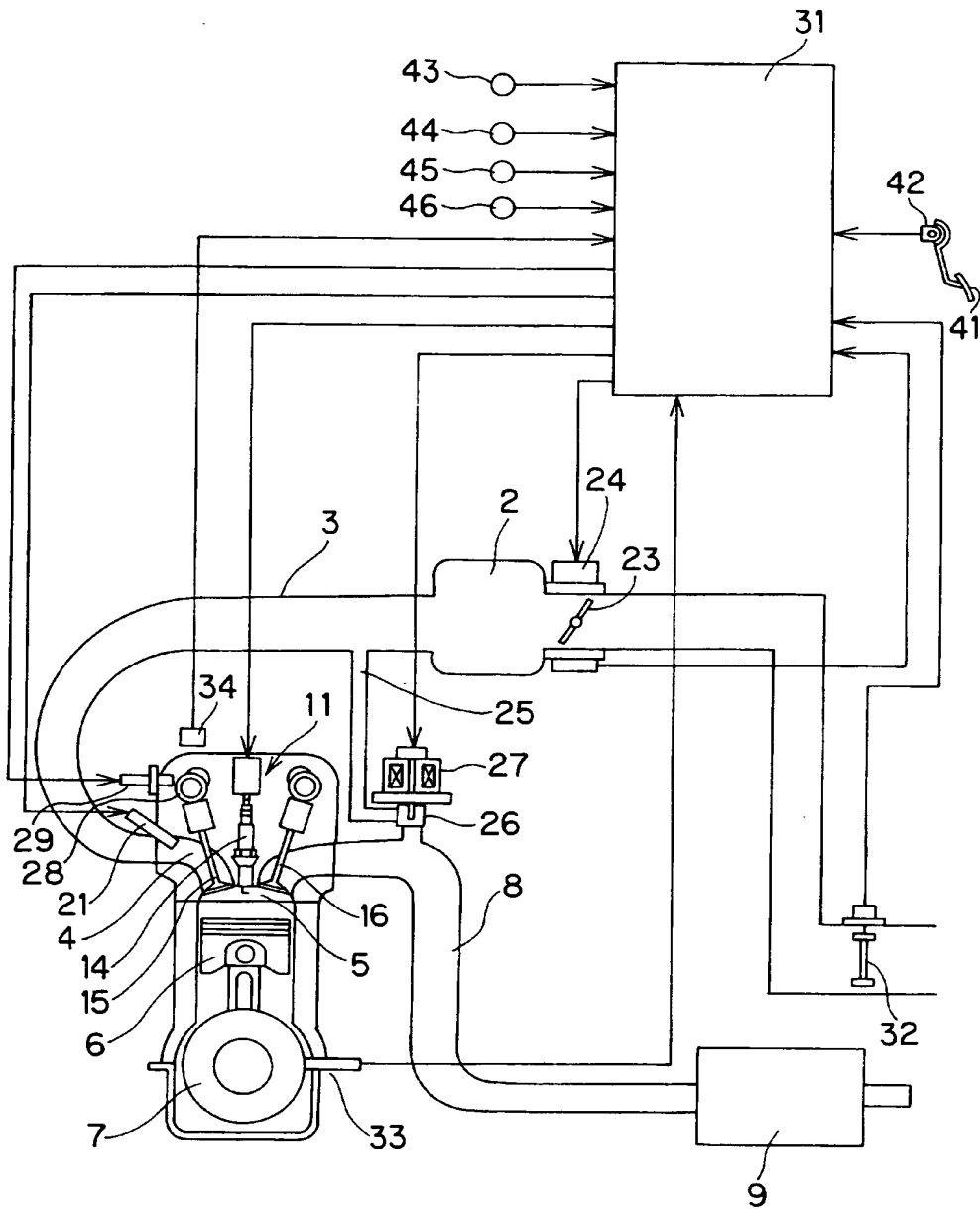
4 3 触媒温度センサ

4 4 吸気温度センサ

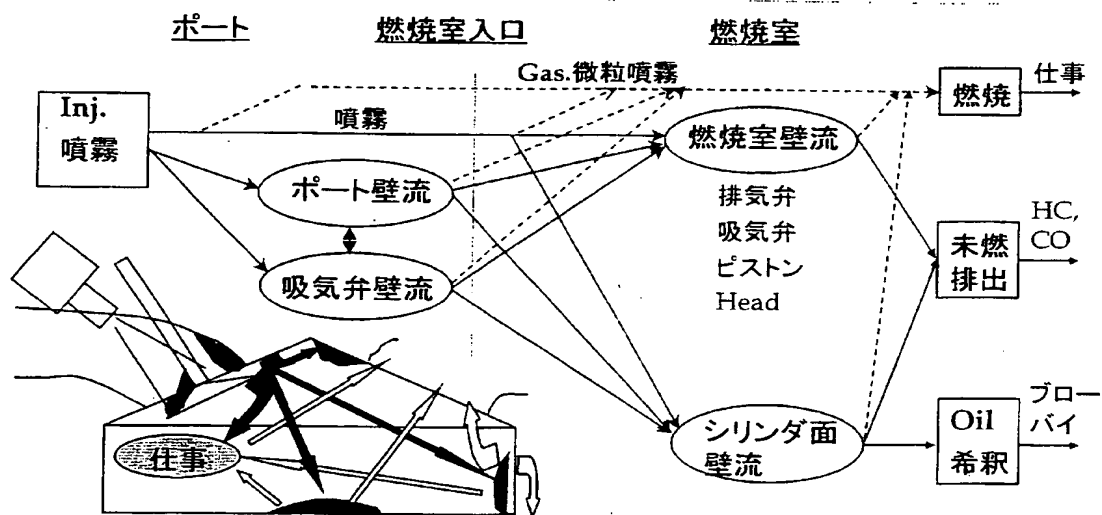
- 4 5 水温センサ
- 4 6 圧力センサ
- 5 2 シリンダ面壁

【書類名】 図面

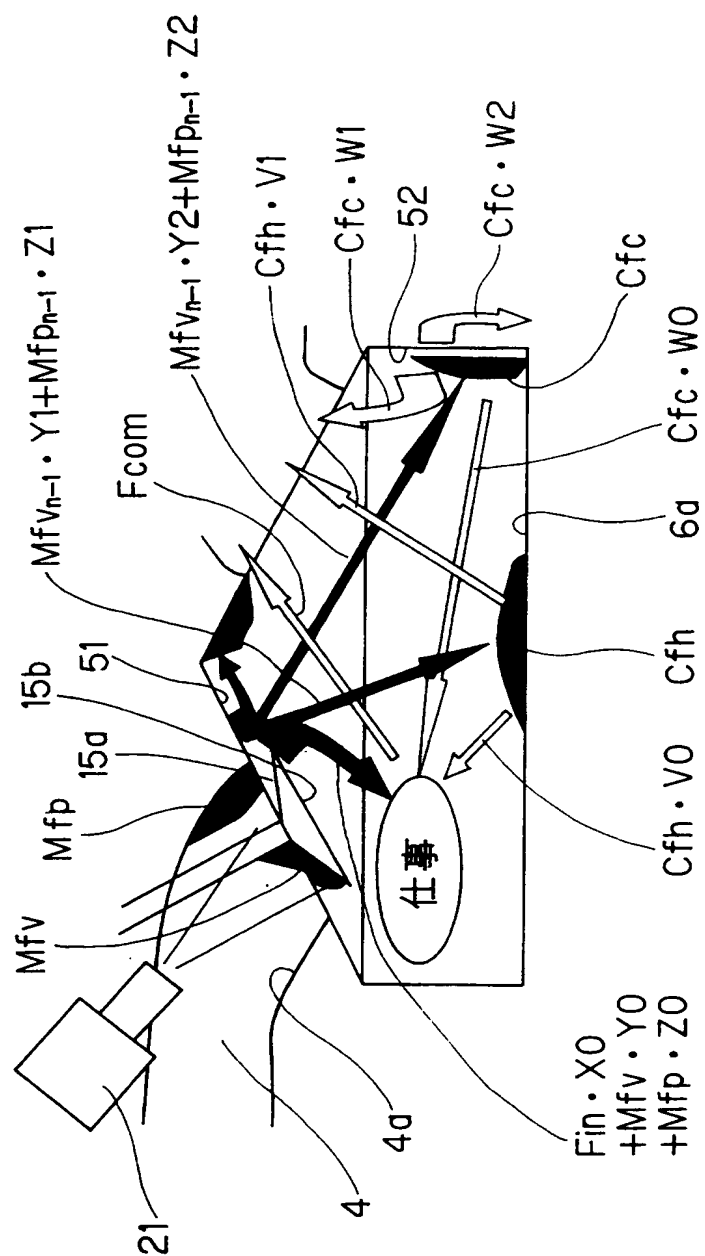
【図 1】



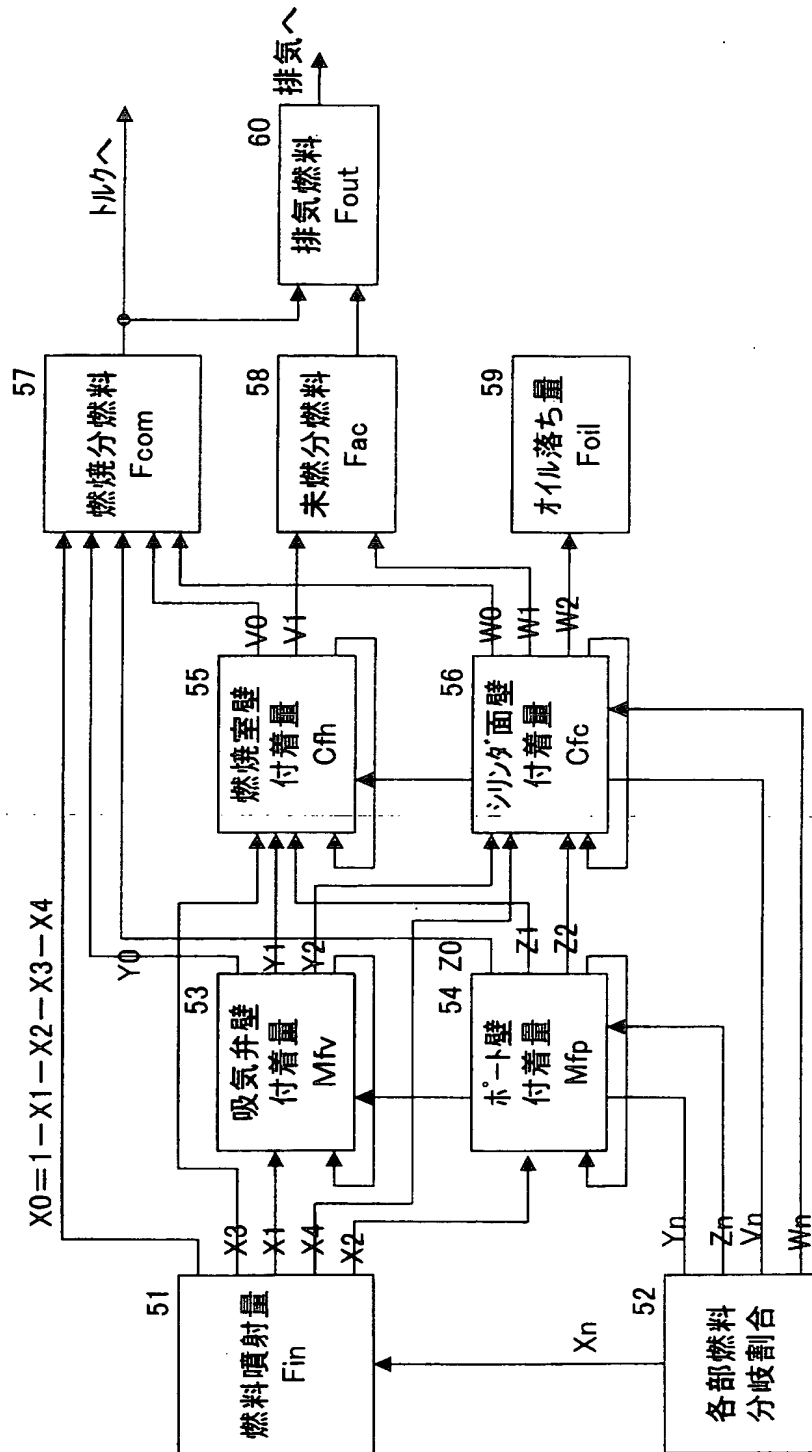
【図 2】



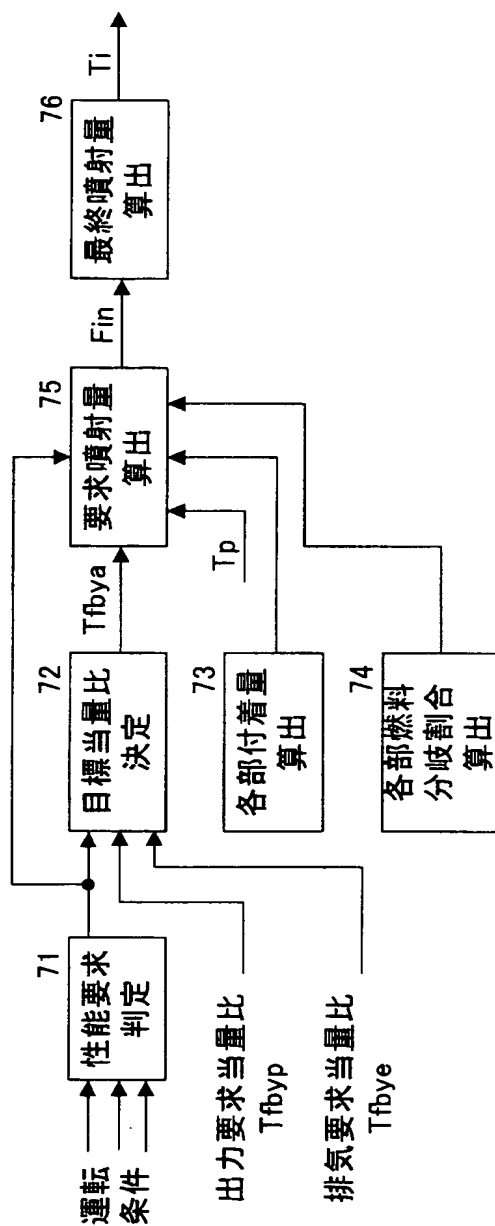
【図 3】



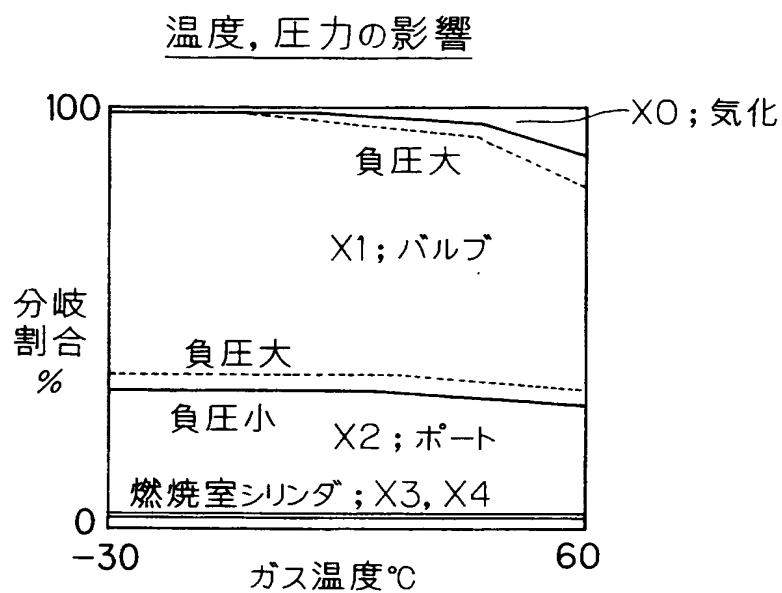
【図 4】



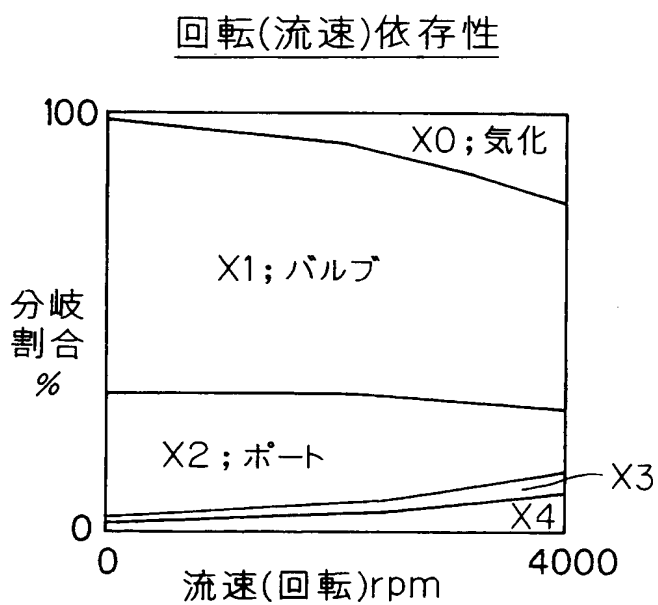
【図 5】



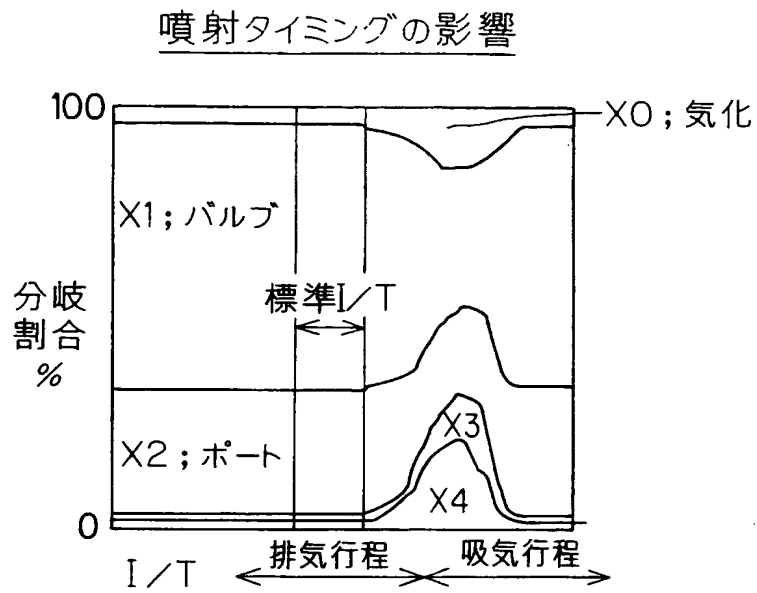
【図 6】



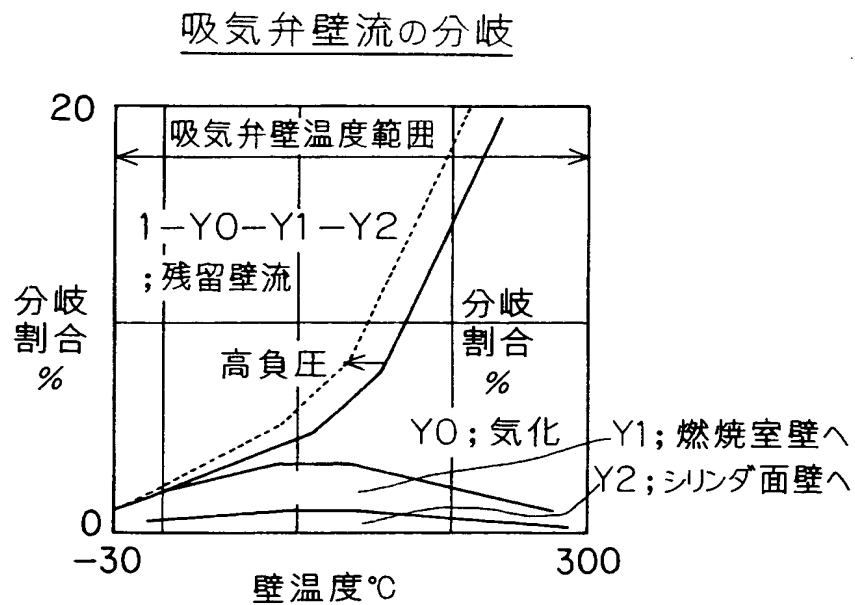
【図 7】



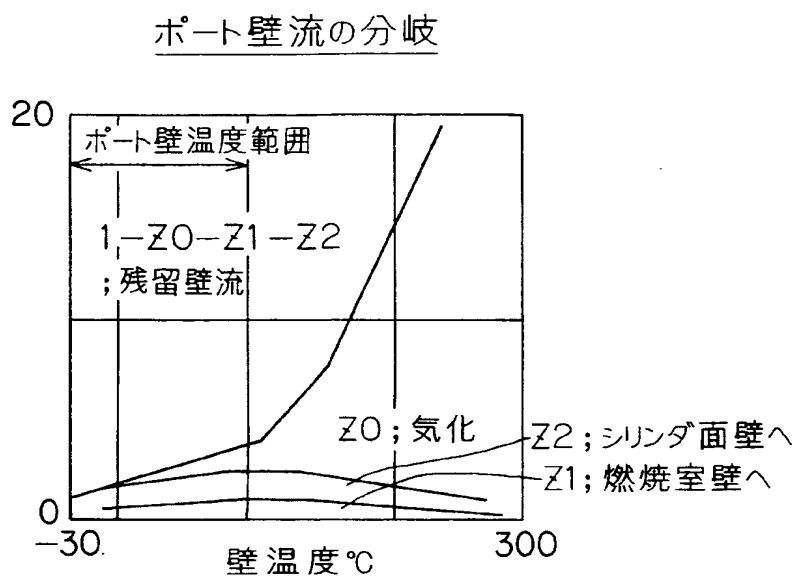
【図 8】



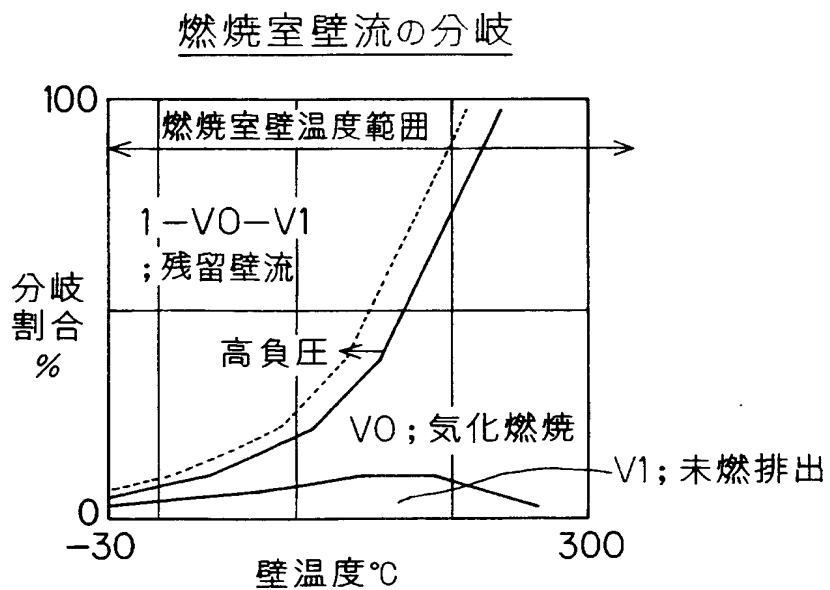
【図 9】



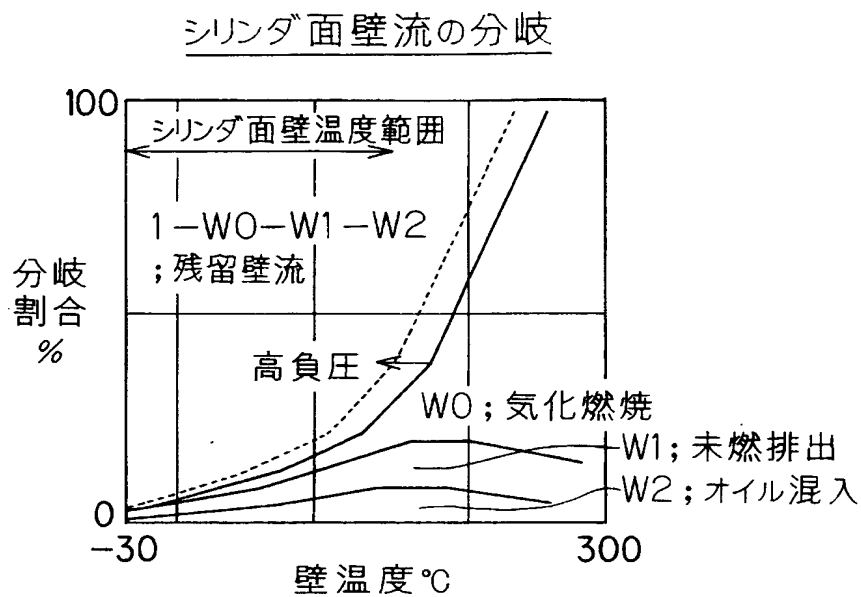
【図 10】



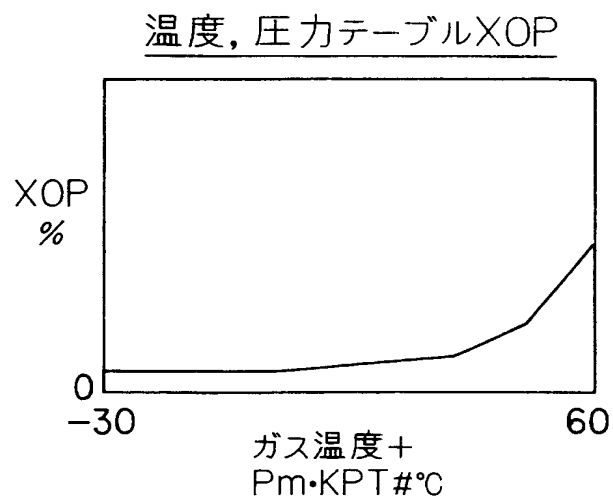
【図 11】



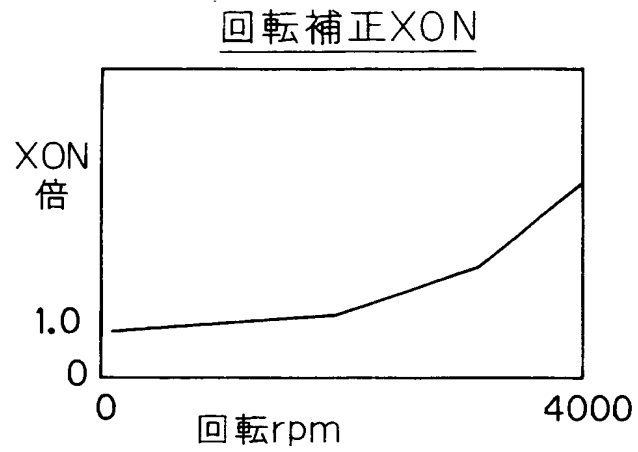
【図 1 2】



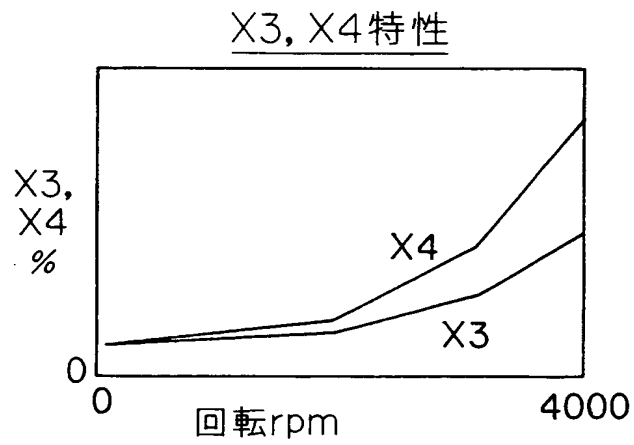
【図 1 3】



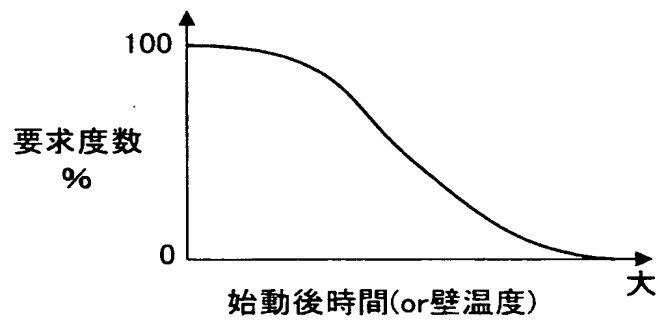
【図 14】



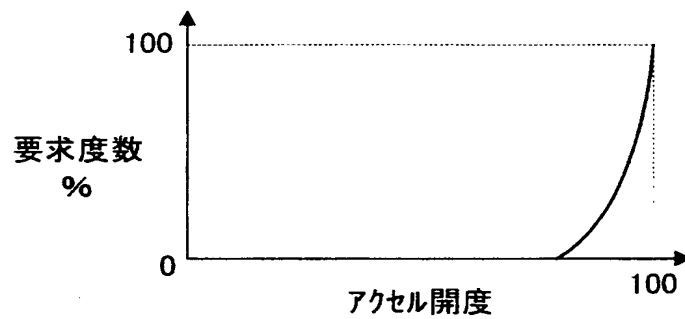
【図 15】



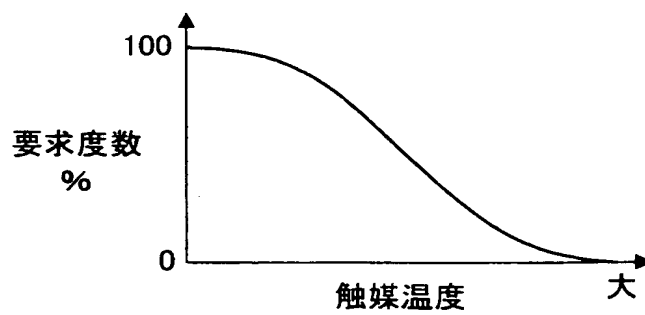
【図 16】



【図 17】



【図 18】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 燃料の輸送遅れを生じる壁流だけでなく未燃分をもモデルで扱うことで、過渡補正の精度と未燃分補正の精度とをともに高くする。

【解決手段】 吸気ポート（４）内に燃料を噴射する燃料噴射弁（２１）と、この噴射弁（２１）から噴射された燃料には気化して燃焼室（５）内に流入して滞留し燃焼室内に付着することなく燃焼に寄与する第１の燃焼分と、吸気ポート（４）に付着している燃料より気化して燃焼室（５）に流入し燃焼室に付着することなく燃焼に寄与する第２の燃焼分と、吸気ポート（４）に付着することなく燃焼室（５）内に吸入された後に燃焼室内に付着する燃焼室付着分とを有し、燃焼室（５）に付着している燃料には燃焼に寄与する第３の燃焼分と、未燃のまま排出される未燃分とを有するモデルを用いて燃料噴射弁（２１）からの燃料噴射量を算出する燃料噴射量算出手段（３１）と備える。

【選択図】 図１

特願 2 0 0 3 - 0 6 4 7 7 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 0 0 3 9 9 7]

1. 変更年月日	1 9 9 0 年 8 月 3 1 日
[変更理由]	新規登録
住 所	神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地
氏 名	日産自動車株式会社